Deutscher Bundestag
7. Wahlperiode

Drucksache 7/985

05. 09. 73

Sachgebiet 9

Antwort

der Bundesregierung

auf die Große Anfrage der Fraktion der CDU/CSU — Drucksache 7/614 —

betr. Verkehrspolitik der Bundesregierung

Der Bundesminister für Verkehr hat mit Schreiben vom 4. September 1973 – A2/00.02/4007 Vma 73 (7) – namens der Bundesregierung die Große Anfrage wie folgt beantwortet:

Vorbemerkung

Die CDU/CSU wirft dieser Bundesregierung das Fehlen eines „klaren verkehrspolitischen Kurses" vor. Dieser Vorwurf ist ungerechtfertigt und unverständlich, zumal er in klarer Kenntnis folgender Tatbestände erhoben worden ist:

— Die Regierungserklärung vom 18. Januar 1973 nennt die verkehrspolitischen Schwerpunkte dieser Legislaturperiode.

— Der Bundesminister für Verkehr hat dem Verkehrsausschuß am 14. Februar 1973 eingehend über seine verkehrspolitischen Absichten berichtet.

— Der Vorstand der Deutschen Bundesbahn hat seinen Bericht an den Bundesminister für Verkehr über die Stabilisierung der wirtschaftlichen Lage der Deutschen Bundesbahn am 24. Mai 1973 veröffentlicht.

— Der Bundesminister für Verkehr hat sein verkehrspolitisches Konzept am 8. Juni 1973 der Öffentlichkeit vorgelegt.

Es kann kein Zufall sein, daß die CDU/CSU ihre Große Anfrage einen Tag vor Veröffentlichung des Berichts der Deutschen Bundesbahn und 14 Tage vor der Präsentation des verkehrspolitischen Kursbuches des Bundesministers für Verkehr gestellt hat. Außerdem waren zum Zeitpunkt, zu dem die CDU/CSU ihre Große Anfrage einbrachte, die Termine für den Abschluß der folgenden längerfristigen Arbeiten bereits bekannt:

— Im Herbst 1973 wird dem Deutschen Bundestag der Bericht über ein Bundesverkehrswegeprogramm für die Verkehrsträger Schiene, Straße, Wasserwege, Luftverkehr unter Berücksichtigung der Rohrleitungen übergeben werden.

— Im November 1973 wird der Öffentlichkeit ein umfassendes Programm zur Hebung der Sicherheit auf den Straßen vorgelegt werden.

Die CDU/CSU versucht in den einleitenden Sätzen ihrer Großen Anfrage den Eindruck zu erwecken, daß die Bundesregierung ursprünglich von einer Realisierung des Ausbauplans für die Bundesfernstraßen bis 1985 ausgegangen sei. Dies ist bereits in verschiedenen Antworten auf Kleine Anfragen der CDU/CSU als unzutreffend zurückgewiesen worden (vgl. z. B. die Antwort vom 29. März 1971 – Drucksache VI/2029 – auf die Kleine Anfrage der CDU/CSU vom 9. März 1971 – Drucksache VI/1937). Der Plan trifft keine Ausagen über den Zeitpunkt, zu dem er erfüllt sein soll. Die Bundesregierung hat im übrigen nie behauptet, daß sie den ermittelten Straßenbaubedarf bis 1985 erfüllen kann.

Die finanzielle und wirtschaftliche Lage der Deutschen Bundesbahn gibt Anlaß zu wachsender Besorgnis. Patentrezepte zur Lösung der anstehenden Probleme hat auch die Opposition nicht anzubieten. Der Bundesminister für Verkehr hat sofort nach Amtsantritt den Vorstand der Deutschen Bundesbahn beauftragt, einen Bericht über die Stabilisierung der wirtschaftlichen Lage der Deutschen Bundesbahn vorzulegen. Das ist am 24. Mai 1973 geschehen. Einige wichtige Konsequenzen aus dem Bericht der Deutschen Bundesbahn sind bereits am 8. Juni 1973 angekündigt worden. Aus der Regierungserklärung kann nicht der Schluß gezogen werden, daß die Bundesregierung zunehmend in „eine gemeinwirtschaftliche Interpretation des Leistungsangebots der Deutschen Bundesbahn" auf Kosten des Steuerzahlers ausweichen wolle. Auch das verkehrspolitische Kursbuch des Bundesministers für Verkehr enthält eine solche Aussage nicht.

Im einzelnen beantworte ich die Fragen wie folgt:

1. In welchen Bereichen der Verkehrspolitik der Bundesregierung gilt die Aussage der Regierungserklärung vom 19. Januar 1973: „Die Lei-

Druck: Thenée Druck KG, 53 Bonn, Tel.: (02221) 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, 53 Bonn-Bad Godesberg 1, Postfach 821, Goethestr. 56, Tel. (02221) 36 35 51

stungs- und Anpassungsfähigkeit der marktwirtschaftlichen Ordnung soll genutzt werden"?

Die Bundesregierung vertritt unverändert die Auffassung, daß die Aussage des zitierten Satzes aus der Regierungserklärung vom 18. Januar 1973 grundsätzlich auch für den Bereich des Verkehrs gilt. Es wäre jedoch verfehlt, daraus ableiten zu wollen, daß die marktwirtschaftlichen Ordnungsprinzipien schematisch auf alle Verkehrsbereiche zu übertragen sind. Marktwirtschaft ist kein Selbstzweck, vielmehr ein Mittel zur höchstmöglichen Steigerung der Wohlfahrt des Bürgers.

Im Personenverkehr ist eine marktwirtschaftlich orientierte Verkehrspolitik in weiten Bereichen nicht möglich, weil ein kaufmännischer Wettbewerb im eigentlichen Sinne hier nicht besteht. Der Konkurrent des öffentlichen Personenverkehrs ist heute der Privatkraftwagen. Die Stellung des öffentlichen Verkehrs in diesem Wettbewerb ist insbesondere deshalb problematisch, weil sich die öffentlichen Verkehrsunternehmen gegenüber dem individuellen und sehr flexiblen Pkw-Verkehr behaupten müssen, dessen Kosten vom Pkw-Halter gar nicht oder vielfach nur unvollständig kalkuliert werden. Der Ausgestaltung des Verhältnisses zwischen öffentlichem Verkehr und Individualverkehr kommt hohe gesellschaftspolitische Bedeutung zu, weil

— ein Teil der Bevölkerung unausweichlich auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen ist,

— ein anderer Teil öffentliche Verkehrsmittel zwar benutzen könnte, wegen des als unzulänglich empfundenen Leistungsangebotes des öffentlichen Verkehrs aber davon abgehalten wird,

— die durch den Individualverkehr verursachten Umweltbeeinträchtigungen und Unfallfolgen nicht in allen Fällen und auf die Dauer von der Gesellschaft hingenommen werden können und dürfen.

Im Güterverkehr ist dagegen eine kontrollierte Wettbewerbsordnung nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen am besten geeignet, ein Gleichgewicht zwischen den nach Qualität und Quantität sehr unterschiedlichen Anforderungen der verladenden Wirtschaft einerseits und dem Leistungsangebot der Verkehrsträger andererseits herzustellen.

2. Soll mit der von der Bundesregierung jetzt häufig gebrauchten Formel „Verkehrspolitik ist Gesellschaftspolitik" zum Ausdruck gebracht werden, daß in Zukunft in weitaus höherem Maße als bisher nichtkostendeckende Verkehrsleistungen gemeinwirtschaftlich, d. h. auf Kosten des Steuerzahlers, angeboten werden sollen?

Nein. Die Aussage bringt vielmehr zum Ausdruck, daß die Verkehrspolitik stärker auf gesellschaftspolitische Ziele ausgerichtet werden muß, nämlich die Verbesserung der Lebensqualität und die Erreichung gleichwertiger Lebensbedingungen und Lebenschancen für alle Bürger. Der Verzahnung der Verkehrspolitik mit den Maßnahmen im Bereich des Umweltschutzes, der Siedlungsstruktur und der Raumordnung kommt deshalb erhöhte Bedeutung zu. Die Formulierung zielt weiter darauf ab, daß sich die Verkehrspolitik stärker mit dem beschäftigen muß, was den Bürgern „auf den Nägeln brennt": mit dem Personenverkehr und insbesondere mit dem Verhältnis von Individualverkehr und öffentlichem Personennahverkehr. Im verkehrspolitischen Konzept des Bundesministers für Verkehr ist auf diese Zusammenhänge näher eingegangen worden. Aus keiner Aussage dieses Verkehrskonzepts läßt sich die Absicht oder Bereitschaft erkennen, andere Bereiche als den Personennahverkehr auf Dauer zu bezuschussen.

3. Welchen finanziellen Spielraum für mehr gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen läßt die Fortschreibung der Verkehrshaushalte im Finanzplan 1972 bis 1976 bei einer durchschnittlichen jährlichen Steigerungsrate von nur 3,5 v. H.?

Gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen gibt es grundsätzlich nur auf dem Gebiet des Personennahverkehrs.

Die gegenwärtig erkennbaren Tendenzen lassen den Schluß zu, daß die Abgeltungszahlungen des Bundes für gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen in den nächsten Jahren – trotz stärkerer Betätigung der Deutschen Bundesbahn im Schienenpersonennahverkehr in den Verdichtungsräumen – nur in verhältnismäßig geringem Maße zunehmen werden. Beitragen wird hierzu, daß die Deutsche Bundesbahn ihr Leistungsangebot im Schienenpersonennahverkehr in der Fläche weitgehend auf Busverkehre umstellen wird.

Im übrigen werden schon gegenwärtig für den Schienenpersonennahverkehr der Deutschen Bundesbahn Abgeltungsleistungen nach der EWG-Verordnung 1191/69 gezahlt; im Haushalt 1973 sind für diesen Zweck rd. 1,5 Mrd DM ausgewiesen. Außerdem wird nach der gegenwärtigen Regelung in diesem Bereich rd. 1 Mrd DM im Rahmen der Liquiditätshilfe ausgeglichen.

Die Deutsche Bundesbahn wird durch Investitionen, die nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz gefördert werden, ihr Verkehrsangebot im Schienenpersonennahverkehr in geeigneten Verdichtungsräumen quantitativ und qualitativ ausweiten. Diese gezielte Förderung rechtfertigt sich dadurch, daß sowohl das gesamtwirtschaftliche Nutzen-Kosten-Verhältnis als auch der betriebswirtschaftliche Kostendeckungsgrad beim Schienenpersonennahverkehr in den Ballungsgebieten höher ist als innerhalb der weniger dicht besiedelten Räume. Allerdings wird die Deutsche Bundesbahn in den nächsten Jahren den kaum mehr nachgefragten und besonders verlustbringenden Schienenpersonennahverkehr außerhalb der Verdichtungsräume einschränken müssen. Damit verschlechtert sich aber nicht das Verkehrsangebot. Dort ist nämlich eine Umstellung auf Busverkehr sowohl unter dem Gesichtspunkt der Qualität der Ver-

kehrsbedienung als auch im Hinblick auf die erheblich niedrigeren Kosten gerechtfertigt. Dadurch kann eine relative Entlastung des Bundeshaushalts eintreten. Die Bundesregierung wird auf die Gestaltung des Personennahverkehrs der Deutschen Bundesbahn ihr besonderes Augenmerk richten, ohne daß sich in diesem Zusammenhang überhaupt die Frage nach dem finanziellen Spielraum stellt.

4. Sollen die Ansätze im Verkehrshaushalt des Finanzplans 1972 bis 1976 zum Ausdruck bringen, daß der finanzielle Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen in Zukunft verstärkt von Ländern und Kommunen zu tragen sein wird?

Nein, das wird nicht zum Ausdruck gebracht. Es ist nicht beabsichtigt, die Bundesländer oder die Gemeinden zur Finanzierung der Abgeltungsleistungen an Bundesunternehmen heranzuziehen. Die gestellte Frage beruht offenbar auf einer Verkennung der Tatsache, daß der Bund, nicht aber die Länder Ausgleichsleistungen jeweils nur Unternehmen zu gewähren hat, die nach unserer Rechts- und Verfassungsordnung dem Verantwortungsbereich des Bundes zuzuordnen sind. Andererseits ist es nicht Sache des Bundes, Leistungen an Unternehmen zu gewähren, für die rechtlich die Länder einzustehen haben.

5. Ohne Erhöhung der Mineralölsteuer werden die jährlichen Mehreinnahmen aus dieser Steuer bei durchschnittlich 500 Mio DM liegen, wovon etwa 300 Mio DM dem Verkehrsbereich zufließen. Aus der geplanten Mineralölsteuererhöhung um 5 Pf je Liter erwartet die Bundesregierung Mehreinnahmen von 1974 = 2 Mrd. DM, 1975 = 2,1 Mrd. DM, 1976 = 2,2 Mrd. DM. Demgegenüber soll der Verkehrshaushalt des Bundes 1974 um 750 Mio DM sowie 1975 und 1976 jeweils um 600 Mio DM steigen. Gibt die Bundesregierung mit der Fortschreibung des Verkehrshaushalts in der Finanzplanung 1972 bis 1976 nicht klar zu erkennen, daß die Mehreinnahmen aus der geplanten Mineralölsteuererhöhung im wesentlichen am Verkehrshaushalt vorbeifließen?

Nein.

Auch für die Mehreinnahmen aus der Mineralölsteueranhebung gilt eine 50 %ige Zweckbindung. Die in der Regierungserklärung angekündigte und in § 22 des Haushaltsgesetzes 1973 enthaltene Ausweitung des für den Bundesfernstraßenbau zweckgebundenen Anteils am Mineralölsteueraufkommen für weitere verkehrspolitische Zwecke bedeutet keineswegs, daß die Mehreinnahmen „am Verkehrshaushalt vorbeifließen". Vielmehr bilden Mineralölsteueranhebung und Ausweitung der Zweckbindung die Basis dafür, daß die im Verkehrsbereich notwendigen vielfältigen Investitionen in diesem und in den folgenden Jahren durchgeführt werden können.

6. Welche verkehrspolitische Konzeption soll es ermöglichen, daß die finanziellen Zuwendungen des Bundes an die Deutsche Bundesbahn laut Finanzplan 1972 bis 1976 in diesem Zeitraum durchschnittliche jährliche Steigerungsraten von nur 1,8 v. H. erreichen, während die Steigerungsraten in den Jahren 1970 bis 1973 Größenordnungen von 17 bis 44 v. H. aufweisen?

Das verkehrspolitische Konzept des Bundesministers für Verkehr wird bei der Fortschreibung der Finanzplanung entsprechend berücksichtigt werden. Nach diesem Konzept wird der Bundesminister für Verkehr darauf hinwirken, daß die Deutsche Bundesbahn ihr Angebot verstärkt auf eisenbahnspezifische Verkehrsleistungen konzentriert. Diese zum Zwecke der Konzentration geänderte Aufgabenstruktur wird nach Auffassung der Bundesregierung mittelfristig zu einer Umschichtung von Personal in die produktiveren Bereiche führen. Im übrigen ist die mittelfristige Finanzplanung des Bundes in nicht unbeträchtlichem Maße von der jeweiligen haushalts- und konjunkturpolitischen Lage abhängig; bekanntlich wird sie auch von Jahr zu Jahr fortgeschrieben und dabei erforderlichenfalls modifiziert.

Zu den Zahlenangaben ist im einzelnen auf folgendes hinzuweisen:

1. Die tatsächliche Zuwachsrate für 1972/1973 beträgt nur 0,7 v. H., weil 1972 noch eine zusätzliche Liquiditätshilfe in Höhe von rd. 1,2 Mrd DM an die Deutsche Bundesbahn geleistet worden ist. Dieser Betrag ist in der Zusammenstellung der über- und außerplanmäßigen Haushaltsausgaben im Haushaltsjahr 1972 (Drucksache 7/623) ausgewiesen.
2. Was die Zuwachsrate für 1970/1971 und 1971/1972 angeht, so ist dabei zu berücksichtigen, daß insbesondere 1972 der Nachholbedarf zur Abdekkung von Verlusten, die schon in früheren Jahren angefallen waren, teilweise erfüllt wurde. Die hohen Steigerungsraten sind somit auch auf einmalige Einflüsse zurückzuführen.

7. Hält es die Bundesregierung für vertretbar, daß der Anteil der Verkehsinvestitionen am gesamten Verkehrshaushalt des Bundes von 53 v. H. im Jahre 1970 auf 47 v. H. im Jahre 1973 abgesunken ist?

Die Investitionsquote allein ist nicht besonders aussagefähig. Wenn die nichtinvestiven Ausgaben schneller steigen als die Investitionen, vermindert sich rechnerisch die Investitionsquote. In diesem Zusammenhang ist zu berücksichtigen, daß der Ausbau des Verkehrsnetzes in den Vorjahren zu einem nicht unbeträchtlichen Anstieg der Ausgaben für die Unterhaltung der Verkehrsinfrastruktur führte. Dies geht teilweise zu Lasten der Investitionsausgaben.

Hinzu kommt, daß die Entwicklung der Verkehrsinvestitionen auch im Zusammenhang mit den Bemühungen um die Verbesserung der wirtschaftlichen Stabilität zu sehen ist. Immerhin sind die Verkehrs-

investitionen des Bundes absolut in der Zeit von 1970 bis 1973 um 2329 Mio DM auf 7752 Mio DM angestiegen; das entspricht einer Zuwachsrate von 43 v. H.

Aus den genannten Gründen hält es die Bundesregierung für vertretbar, daß kurzfristig der Anteil der Verkehrsinvestitionen am gesamten Verkehrshaushalt leicht zurückgegangen ist. Längerfristig beabsichtigt die Bundesregierung nicht, den Anteil der Investitionen am Verkehrshaushalt des Bundes zu senken.

8. Geht die Bundesregierung davon aus, daß in der Bundesrepublik heute ein Zustand der „Übermotorisierung" herrscht?

9. Hält die Bundesregierung eine Politik der Drosselung der Motorisierung für realisierbar, die nicht zu allererst den Arbeitnehmer zum Verzicht auf das Automobil zwingt?

Wegen des engen Sachzusammenhanges werden die Fragen 8 und 9 zusammengefaßt beantwortet.

Die Bundesregierung ist nicht der Auffassung, daß gegenwärtig überall in der Bundesrepublik Deutschland ein Zustand der „Übermotorisierung" herrscht.

Es geht daher nicht darum, den Bürger zum Verzicht auf den Pkw zu zwingen. Vielmehr geht es um eine gesellschaftspolitische und gesamtwirtschaftlich sinnvolle Nutzung des Autos unter Berücksichtigung städtebaulicher Gesichtspunkte.

Es ist notwendig, zwischen Pkw-Halten und Pkw-Benutzen sowie zwischen Verdichtungsräumen und weniger dicht besiedelten Gebieten zu differenzieren. Auch in den Verdichtungsräumen wird der Zustand der „Übermotorisierung" im Sinne einer zeitweiligen Überlastung des Straßennetzes letztlich nicht durch die Zahl der Pkw hervorgerufen, sondern durch die Häufigkeit und den Zeitpunkt der Benutzung und durch die Fahrleistung innerhalb dieser Räume. Natürlich werden die Straßen in den Großstädten auch von Fahrzeugen benutzt, die außerhalb der Verdichtungsräume zugelassen sind.

Die Bemühungen der Bundesregierung, den Kraftverkehr innerhalb der Verdichtungsräume nicht mehr im gleichen Maße wie bisher anwachsen zu lassen, zielen daher darauf ab, eine sinnvolle Benutzung des Pkw zu erreichen, nicht jedoch die Kraftfahrzeughaltung einzuschränken. Dies wird beispielsweise daran deutlich, daß nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz auch der Bau von „Park and Ride"-Plätzen mit Bundeszuschüssen gefördert wird. – Durch die Verbesserung des Angebots im öffentlichen Personennahverkehr sollen die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, daß die Pkw-Fahrer in diesen Räumen insbesondere im Berufsverkehr stärker auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen. Die Bundesregierung geht davon aus, daß die Bürger das verbesserte Verkehrsangebot annehmen werden.

10. Ist die Bundesregierung der Auffassung, daß der Individual- und Straßenverkehr im ländlichen Raum auf vorläufig nicht absehbare Zeit unverzichtbare Voraussetzung für die Mobilität von Menschen und Gütern ist und damit auch Bedingung für die Erfüllung der Forderungen aus dem Bundesraumordnungsgesetz?

Ja. Die Bundesregierung strebt durch mehr Straßenbau in den schwach strukturierten, insbesondere ländlichen Gebieten zugleich die Verwirklichung der raumordnungspolitischen Ziele und Grundsätze an, die im Raumordnungsgesetz niedergelegt sind. Danach soll der ländliche Raum mit seinen Versorgungszentren gut an das siedlungsstrukturelle Achsen- und Schwerpunktsystem angebunden werden. Ein besonders wichtiges Instrument, das diesen Zielen dient, ist die Versorgung der in den ländlichen Gebieten lebenden Bevölkerung mit einem ausreichenden Angebot an Verkehrsleistungen: sowohl im Güterverkehr (Versorgung, Zulieferung, Absatz) als auch im Personenverkehr (Arbeitsplätze, Ausbildung, Kultur). Weil die ländlichen Gebiete durch eine geringere Bevölkerungsdichte und ein relativ niedriges Verkehrsaufkommen gekennzeichnet sind, kommt dem Straßenverkehr, besonders dem Individualverkehr, hier erhebliche Bedeutung zu.

11. Soll der notwendige Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs in den Ballungsräumen
    a) auf Kosten des innerstädtischen Straßenbaus gehen,
    b) oder welcher prozentuale Anteil der Mehreinnahmen aus der geplanten Mineralölsteuererhöhung soll für die von der Bundesregierung angekündigten zusätzlichen Maßnahmen bereitgestellt werden?

a) Die generelle Alternative „Innerstädtischer Straßenbau oder Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs" stellt sich der Bundesregierung mit der in der Formulierung ausgedrückten Schärfe nicht; denn auch der Omnibusverkehr, ein wichtiger Zweig des öffentlichen Personennahverkehrs, ist auf gut ausgebaute Straßen angewiesen. Allerdings muß dort, wo der Straßenbau an Grenzen stößt, durch eine stärkere Förderung des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs eine leistungsfähige Alternative geschaffen werden.

   Beabsichtigt ist eine verstärkte Arbeitsteilung zwischen den Verkehrssystemen in Anpassung an die jeweils gegebenen räumlichen Bedingungen. Dieses Ziel wird über einen entsprechend räumlich differenzierten Einsatz der Investitionsmittel für den kommunalen Straßenbau und den ÖPNV angestrebt.

b) Die Mehreinnahmen aus der Mineralölsteueranhebung werden auch dem öffentlichen Personennahverkehr in den Verdichtungsräumen zugute kommen. Dieser Verkehr wird nämlich zu einem erheblichen Teil von der Deutschen Bundesbahn durchgeführt. Die Mehreinnahmen stel-

len sicher, daß das Investitionsprogramm der Deutschen Bundesbahn – 1973 rd. 3,9 Mrd DM – finanziert werden kann. Diese Investitionen dienen in nicht geringem Maße der Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs in den Verdichtungsräumen.

12. Arbeitet die Bundesregierung an einem umfassenden Konzept des Umweltschutzes für den Verkehrsbereich?

Das Umweltprogramm der Bundesregierung vom 29. September 1971 – Drucksache VI/2710 – enthält die umfassende Konzeption der Bundesregierung für Umweltschutz und Umweltplanung unter Einschluß des Verkehrsbereiches. In diesem Programm hat die Bundesregierung dargelegt, daß sie den Fragen des Umweltschutzes in allen Planungsbereichen eine hervorragende Bedeutung beimißt. Sie betrachtet den Umweltschutz als eine Aufgabe, die alle Ressorts angeht und vielfach nur im internationalen Rahmen gelöst werden kann, weil Maßnahmen zur Verminderung der Umweltbelastung insbesondere in Gestalt von Lärm sowie von Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung in allen Planungsbereichen – nicht nur dem des Verkehrs – nach einheitlichen Kriterien und Gütezielen ausgerichtet werden müssen, um mit den eingesetzten Mitteln ein Höchstmaß an Effizienz erreichen zu können. Dies entspricht der dem Umweltprogramm vorangestellten These, daß die Leistungsfähigkeit der Volkswirtschaft nicht überfordert werden dürfe. Wie in der Regierungserklärung vom 18. Januar 1973 ausgeführt ist, wird die Bundesregierung dieses Programm weiterentwickeln. Dabei werden Umweltschutz und Verkehr in engem Zusammenhang gesehen.

Die Grundsätze und Ziele des Umweltprogramms werden bei allen Maßnahmen im Bereich des Verkehrs berücksichtigt. Verkehrspolitik und Verkehrsplanung werden noch stärker als bisher ein Hauptaugenmerk darauf richten, daß die Umweltbelastungen nicht nur nicht weiter ansteigen, sondern schrittweise vermindert werden. Dazu wird insbesondere die systematische Prüfung der Umweltverträglichkeit auch der Maßnahme des Verkehrsbereiches einen wesentlichen Beitrag leisten.

13. Welche Maßnahmen zur Hebung der Verkehrssicherheit im Verkehrswesen plant die Bundesregierung in dieser Legislaturperiode?

In der Regierungserklärung vom 18. Januar 1973 ist auf die Notwendigkeit weiterer gemeinsamer Anstrengungen zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr besonders hingewiesen worden.

Der Bundesminister für Verkehr stellt gegenwärtig entsprechend dieser Zielsetzung in Zusammenarbeit mit den Bundesländern und dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat ein umfassendes Programm zur Hebung der Sicherheit auf den Straßen auf. Dieses Programm wird im November 1973 der Öffentlichkeit vorgelegt werden.

Das Verkehrssicherheitsprogramm soll vor allem folgende Bereiche ansprechen:

— Verstärkte Verkehrserziehung im Vorschulalter und in den Schulen sowie gezielte Verkehrsaufklärung der verschiedenen Verkehrsteilnehmergruppen über die jeweils spezifischen Gefahren.

— Legislative Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

— Verstärkte Überwachung des Verkehrs, um verkehrswidrige Verhaltensweisen einzudämmen und wiederholt verkehrswidrig handelnde Verkehrsteilnehmer ggf. vom Führen von Kraftfahrzeugen auszuschließen.

— Erlaß weiterer Bau- und Ausrüstungsvorschriften für Kraftfahrzeuge zur Erhöhung der Sicherheit. Das betrifft sowohl die Verhinderung von Unfällen als auch die Milderung der Unfallfolgen.

— Verbesserung der verkehrslenkenden und verkehrssichernden Einrichtungen und Anlagen auf den Straßen.

— Neuordnung des Unfallrettungswesens.

— Intensivierung der Unfallforschung.

Im übrigen enthält das verkehrspolitische Kursbuch auch Hinweise auf Sicherheitsmaßnahmen bei anderen Verkehrsträgern.

14. Wie beurteilt die Bundesregierung

a) die Wettbewerbsposition des deutschen Güterkraftverkehrs im grenzüberschreitenden Verkehr,

Der deutsche Güterkraftverkehr ist im grenzüberschreitenden Verkehr gewissen Wettbewerbsnachteilen ausgesetzt. Die Bundesregierung ist jedoch intensiv bemüht, insbesondere im Rahmen der EG zu einer Harmonisierung der durch staatliche Maßnahmen beeinflußten Wettbewerbsbedingungen zu kommen. Dies gilt vor allem für die Bereiche

— Maße und Gewichte,

— Kraftfahrzeugsteuern,

— Überwachung der Sozialvorschriften.

Es darf nicht unberücksichtigt bleiben, daß die Harmonisierung in diesen Bereichen wegen der sehr unterschiedlichen nationalen Interessen ein schwieriger und langfristiger Prozeß ist.

Auf nationaler Ebene lassen sich kostenmäßige Erleichterungen zugunsten der deutschen Unternehmer im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr unter Beachtung des Wettbewerbs mit anderen nationalen Verkehrsträgern nur in engen Grenzen herbeiführen. Auch im Interesse der deutschen Seehäfen ist im Entwurf des neuen Kraftfahrzeugsteuergesetzes vorgesehen, daß künftig nur noch ein Sattelauflieger je Zugmaschine zu versteuern ist. Für

Unternehmer, die mehrere Sattelanhänger je Zugmaschine verwenden, ergibt sich also eine Steuersenkung, und in diesem Punkt wird eine Gleichstellung mit den ausländischen Konkurrenten erreicht.

Weiterhin ist an verstärkte administrative Überwachungsmaßnahmen gedacht, die sich insbesondere auf die Einhaltung der Sozialvorschriften – wie die EWG-Verordnung Nr. 543/69 – durch alle ausländischen Unternehmer auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland beziehen.

Zur allgemeinen Entwicklung des Straßengüterverkehrs über die Grenzen der Bundesrepublik Deutschland ist zu sagen, daß der starke Zuwachs in den letzten Jahren sowohl auf deutsche als auch auf ausländische Unternehmer entfiel. Die Entwicklung des Verkehrsanteils der deutsche Unternehmer ist in den einzelnen Verkehrsrelationen unterschiedlich verlaufen. Insgesamt ist eine leichte prozentuale Abnahme des deutschen Anteils am Gesamtverkehr zu verzeichnen. Dies ist nach Auffassung der Bundesregierung auf das Zusammenwirken mehrerer Faktoren zurückzuführen. Insbesondere spielen hierbei die schon erwähnten staatlich beeinflußten Wettbewerbsbedingungen eine Rolle, ferner Kostenvorteile der ausländischen Unternehmer z. B. bei den Personalkosten. Aber auch die gute Beschäftigung der deutschen Unternehmer im Binnenverkehr dürfte den Anteil der deutschen Unternehmer am grenzüberschreitenden Verkehr beeinflussen. Ungeachtet dessen schneiden deutsche Unternehmer auf Teilmärkten gut ab. Das ist darauf zurückzuführen, daß gerade im grenzüberschreitenden Verkehr nicht nur Kosten und Transportpreise, sondern auch besonders qualitative Gesichtspunkte sehr wichtige Wettbewerbsfaktoren sind.

Es wird daher auch weiterhin Aufgabe der deutschen Unternehmer sein, durch intensive Rationalisierungsmaßnahmen und durch besondere Leistungsfähigkeit ein wettbewerbsfähiges Angebot zu erzielen. Auch wird es notwendig sein, die internationalen Verbindungen bis hin zur Kooperation mit ausländischen Unternehmen zu intensivieren. Die Bundesregierung unterstützt diese Bestrebungen insbesondere im Rahmen der Weiterentwicklung von bilateralen Verträgen über die Durchführung des grenzüberschreitenden Verkehrs.

14. Wie beurteilt die Bundesregierung

b) die Chancen der europäischen Verkehrspolitik in den kommenden Jahren?

Die Bundesregierung gibt der europäischen Verkehrspolitik trotz der erheblichen Interessengegensätze eine reale Chance.

Alle Beteiligten sind sich darüber im klaren, daß wegen des Umfangs und der verkehrspolitischen Bedeutung der anstehenden Probleme ihre Lösung im einzelnen mit erheblichen sachlichen und auch politischen Schwierigkeiten verbunden sein wird. Dabei kann auch die Erweiterung der EG um die Länder Großbritannien, Irland und Dänemark nicht außer Betracht bleiben. Es ist zu erwarten, daß von dem Beitritt dieser Länder starke Impulse für die Verkehrsintegration ausgehen werden.

Fortschritte in Richtung auf eine weitere Verkehrsintegration innerhalb der Gemeinschaft sind allerdings nur zu erzielen, wenn es gelingt, die Bereitschaft zur konstruktiven Mitarbeit aller Beteiligten zu gewinnen. Es bestehen insofern aber berechtigte Erwartungen, daß – wie im Vertrag festgelegt – das Ziel einer gemeinsamen Verkehrspolitik und darüber hinaus die Einheit eines europäischen Verkehrsmarktes gleichzeitig mit der Verwirklichung der Wirtschafts- und Währungsunion insgesamt erreicht werden kann.

Nach Auffassung der Bundesregierung ist bei der Fortentwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen, insbesondere der staatlich beeinflußten Kostenfaktoren, und Liberalisierung der Verkehrsmärkte anzustreben. Dieser Gedanke findet seinen Ausdruck in einem von der Kommission im November 1971 vorgelegten Stufenplan für die Jahre 1972/1976.

Bei der Harmonisierung handelt es sich vor allem um folgende Bereiche:

— Harmonisierung der spezifischen Steuern des Kraftverkehrs (Kfz-Steuer und Mineralölsteuer),
— Angleichung der Maße und Gewichte im gewerblichen Straßenverkehr,
— Angleichung der sich aus den Arbeitsschutzbestimmungen ergebenden Kostenfaktoren (Arbeitszeitregelungen), insbesondere bei der Binnenschiffahrt und im Kraftverkehr,
— staatliche Politik gegenüber den Eisenbahnen,
— Einführung eines gemeinsamen Systems zur Abgeltung der Benutzung der Verkehrswege bei den drei Binnenverkehrsträgern.

In Richtung auf eine Liberalisierung stehen u. a. zur Diskussion:

— eine Lockerung der Preisbindung bei ausreichender Publizität der Beförderungsentgelte,
— eine Anpassung der Kapazitäten im Güterkraftverkehr an die Erfordernisse des Warenaustausches in der Gemeinschaft.

Bei den weiteren Beratungen wird sich auch die Frage stellen, ob und inwieweit Seeschiffahrt und Luftfahrt durch die neue geographische Größenordnung der Gemeinschaft in die europäische Verkehrspolitik mit einbezogen werden sollten.

Auch die Planung der Verkehrsinfrastrukturinvestitionen ist ein wichtiges Instrument europäischer Verkehrs- und Raumordnungspolitik. Einen Anstoß zu einer stärkeren Koordinierung auf diesem Gebiet könnte das Arbeits- und Informationspapier „Überlegungen zu einem europäischen Netz großer Verkehrsachsen" geben, das der Bundesminister für Verkehr im Juni 1973 der Europäischen Verkehrsministerkonferenz vorgelegt hat.